

福岡県における商工業者の活動について

～明治期の運送業との関連を中心に～

合 力 理 可 夫

目 次

はじめに

- 1 政府と内国通運株式会社
- 2 鉄道開通と博多荷主組
- 3 地域経済と博多通送株式会社

むすびにかえて

はじめに

企業勃興の担い手に関する研究はこれまで多くの研究が蓄積されており、地方における企業活動の役割や特質についてさまざまな視点から議論されている。また、近年では企業家の人的なネットワークの存在の研究も進められている⁽¹⁾。

産業または会社設立の関わり方でも主要な産業については研究がなされているが、運輸、特に小運送に関してはまだ少ないように思われる。

ただし、交通、運輸に関する研究として担い手に関する研究、鉄道業を通

(1) 上川芳実「明治31年における京都府の企業家集団」『京都学園大学経営学部論集』第3巻第3号1994年所収；同「明治31年大阪府の企業家集団」『京都学園大学経営学部論集』第7巻第2号1997年所収；同「明治31年兵庫県の企業家集団」『京都学園大学経営学部論集』第9巻第2号1999年所収；鈴木恒夫・小早川洋一・和田一夫『企業家ネットワークの形成と展開－データベースからみた近代日本の地域経済－』名古屋大学出版会、2009年；草野真樹「地方の企業勃興とその担い手－福岡県を事例として－」経営史学会編『経営史学』第47巻第1号、2012年などを参照。

してアプローチをする研究は盛んになってきており、関連する小運送についても近年は第一次大戦期前後以降を中心として小運送業の研究は盛んになりつつあるように思われる⁽²⁾。

しかし、そのような研究動向の中でも、時期的にみるならば明治期における小運送の実態や発展していく（或いは多様化していく）交通手段に対して地域の商工業者がどのように対応していったのかについての研究はあまりみられない⁽³⁾。

その原因として資料的制約があげられよう。内国通運会社（現日本通運）のように全国的に独占的地位を示すような企業であれば『社史』の類は残されているが、地方の極めて雑多で、しかも小規模な運送業についてはその資料はほとんど残されていないであろう。

しかしながら、商品流通にはそれを担う者の役割は決して無視されるべきものではない。社会生活が向上してくる時期の貨物輸送や小荷物配送などはどうに行われていたのでしょうか。また、地域経済が発展していくなかで、それはどのような手段で解決しようとしていったのでしょうか⁽⁴⁾。

小稿では地域経済の発展に対して商工業者が貨物輸送や配送等の問題にど

-
- (2) 小運送に関する研究はさしあたり高宇「小口混載と鉄道貨物取扱業－コストなのか、組織形態なのか－」篠崎尚夫編『鉄道と地域の社会経済史』日本経済評論社、2013年所収；関谷次博「近代における小運送問題解消と物流の発展」廣田誠『近代日本の交通と流通・市場』清文堂、2011年；河村徳士「1920年代における小運送合同政策の歴史的背景」社会経済史学会編『社会経済史学』第76巻第2号、2010年等を参照。
- (3) 九州を中心としての研究は高橋善七「明治前期における貨物運送機関発達の研究－九州を中心として－（上）・（下）」木俣彰一編集兼発行『運輸と経済』第21巻第6号、同巻第8号、1961年、運輸調査局所収；同「貨物運送の手段とその業務の発達－主として明治前期の九州地域を中心として－」同上『運輸と経済』第22巻第11号、同巻第12号（承前）、1962年所収；同「明治前期における貨物運送料金の史的研究－九州経済圏を中心として－（上）・（下）」同上『運輸と経済』第26巻第4号、第5号、1966年所収等がある。
- (4) 福岡・博多に関する運送の研究としては「第三編 交通・通信」（西日本文化協会編纂『福岡県史』通史編近代産業経済（一）、福岡県、2003年所収）があり、明治前期の汽船、鉄道政策を中心とした考察がなされている。また、福岡県の商工業者の動きを分析したものに迎由理男、永江真夫編『近代福岡の企業者活動』九州大学出版会、2007年がある。

のようにして対応しようとしたのか、限られた資料ながらも福岡・博多を中心にその一端についてみてみたい⁽⁵⁾。

1 政府と内国通運株式会社

最初に、運送業の始まりとして、内国通運株式会社のケースを見ながら、同社の福岡との関係を概観しておこう。

明治元年6月、宿駅制度の改正により伝馬所が設置されたが、1871（明治4）年官設伝馬所を全廃し、民設の陸運会社設立が計画され、翌72年8月各駅伝馬所及び助郷が廃止され、陸運会社が設立される。定飛脚問屋吉村甚兵衛（和泉屋、総支配人佐々木莊助）は社名を陸運元会社とし、各陸運会社の元締めとなり、政府の保護を得る。後に各陸運会社との提盟を廃止し、単独の経営を行った。

1873（明治6）年12月、政府は各駅陸運会社を解散し陸運元会社に対し全国貨物の一手取扱を内定し、同8年3月内国通運会社と社名変更をし、4月に政府は各駅陸運会社を強制解散した。

事業区分には以下のようになっている。

「事業区分（1874年）

出張所……元会社一切の事業にあたり、営業上の損益は元会社に帰属。

直轄店。

分 社……元会社の事業の一部にあたり、地方の株主に委任経営。

取扱所……元会社及び分社の運送の請負（保管、配達、人馬供給）。

使役人……物貨運送の飛脚夫。

(5) この稿では福岡を商業都市である博多と城下町として発展した福岡からなる福岡市という一体化した地域概念でみていく（ここでの福岡・博多のとらえ方は迎由理男、永江真夫編、前掲書、4頁による）。

事業区分条例（1876年）

分 社……本社の事業の一部を分け、地方株主に担当させる。翌年代理店と改称。

取次所……本社・分社の貨物受取、配送。明治26年取引店と改称。

継立所……分社・取次所の経営下にあり、独立ではない。

※「条例」適用外として、同年、貨物継立所として全国の旅館を利用（真誠購と称する旅館同盟を組織）」

1882（明治15）年以降、規模の大小により直轄店を支店と代理店に分けた。支店は47店であり、福岡では博多に設置された。出張所は24店であったが、福岡には設置されなかった。

1893（明治26）年、商法一部改正により、同社は内国通運株式会社となった⁽⁶⁾。

福岡では明治初期の時代は福岡市中島町におかれたが、陸運会社になってからは橋口町に移転し、1889（明治22）年九州鉄道開通にあたり、博多駅前に移転し、その後内国通運株式会社博多支店となる。同社は後に同盟店の整理を行い、1900（明治33）年3月、代理店を全廃し全て取引店とした。この頃の同社と取引店との運送上の契約は以下のようなものであった。

「取引所が本社と運送上の契約をするには、先づ取引店の看板を掲げねばならぬ、実際には看板料として十円を本社に納める、此外に保証金二百円以上三千円以下を預ける、詰り取引貸借上の危険を保証する為めである、又月々管理金として、六十銭以上十五円位迄を本社に納める義務がある…」⁽⁷⁾

博多支店もこれに伴い^(ママ)1906（明治39）年支店を廃止し、取引店となった。取引店主は熊本支店長永添克次郎（以前に博多支店長）が就任した⁽⁸⁾。

(6) 以上、西澤善七編輯『内国通運株式会社発達史』1918年、中野金次郎編纂『国際通運株式会社史』1938年による。

(7) 「内国通運株式会社」岩崎徂堂『大商店会社銀行著名工場 家憲店則雇人採用待遇法』大学館、1904年より。

(8) 交友会編『博多通送株式会社十年史』交友会、1921年、20～21頁。

同社はその後各地に同盟会を設立するが、1928（昭和3）年には九州北部同盟会（委員長・白川卯一郎）、九州西部同盟会（委員長・秋根昌世）を設置した。

内国通運株式会社以外では、日本通業株式会社（1897年、資本金10万円、大阪市）、明治運送株式会社（1907年、資本金10万円、東京）の2社が「業界に重要な地位を占め、後年に於ける運送大合同の大建物」になる存在であった⁽⁹⁾。

2 鉄道開通と博多荷主組

次に、明治中頃までを中心に、運送についてどのような商工業者がどのような対応をしていたのについてみておきたい。

福岡の商業団体としては1879（明治12）年10月、福岡商法会議所設立が認可され、1888（明治21）年7月1日に福岡商工会と改称した。また、同年6月には九州鉄道会社の設立が認可され、1890（明治23）年3月には博多・久留米間が全通、同年9月には博多・赤間間が開業、11月には赤間・遠賀川間が開業、遠賀川・黒崎間が開業、翌91年には門司～熊本間が開通した。

また1889（明治22）年には博多港が特別輸出港に指定され、博多は陸・海ともに次第に重要性を増すようになった。

とは言え、明治初期の交通体系では汽船が大量輸送機関の代表者であり、鉄道の役割が増してくるのは明治20年代以降である⁽¹⁰⁾。したがって、明治20年代頃の商工業者は汽船と鉄道の両面の対策が必要であった⁽¹¹⁾。

さて、上述のような状況から、福岡の商業家は1890（明治23）年4月22日に80余名が集会し、運搬業務のための組織として荷主組を結成し、仮規則及び役員を定めた⁽¹²⁾。

ここで、①博多荷主組の荷物運搬監督のために幹事1名が上阪すること、

(9) 野口雅雄『日本運送史』交通時論社、1929年、159頁。

(10) 前掲書、「第三編 交通・通信」を参照。

②博多港仲次問屋及び仲仕組改良の談判をすること、③鉄道会社へ荷物の運搬賃金の特約の談判をすること、④筑後荷主組との団結を図るために幹事1名を派遣すること、⑤近日中に総会を開くことが決定された。

仮規約をみれば以下のようになっている。

「第一条 此ノ団結ハ博多荷主組ト唱ヘ本港輸出入荷物ニ関係アル商人ヲ以テ組織ス

第二条 此ノ組ハ本港将来ノ繁栄ヲ維持スルヲ以テ目的トス故ニ専ラ自他商人及^(不名)□□荷物運輸ノ便益ヲ謀ルニ付汽船及鉄道会社ト特約、銀行ヲ為換筑後荷主ト同盟仲次問屋□船問屋仲使車夫ノ改良等ハ別ニ方法ヲ定ム

第三条 此ノ組ハ頭取一名副頭取一名相談役及び幹事数名評議員数名ヲ置ク

第四条 頭取ハ此組一般ノ事務ヲ総括シ副頭取ハ之レカヲナス相談役ハ此組諸般□□ノ相談ニ加リ幹事ハ頭取ノ指図ニ依リ□□ノ運動ヲナシ評議員ハ此組一切ノ事□□□シ頭取ニ之レヲ報ス但シ会議ハ通常□□□ニ依ル

第五条 此組ハ仮事務所ヲ^(ママ)●●●ニ置ク」

(11) 汽船問屋に関して明治10年代は博多には勸業掛から同業者へ結社を設けるよう要求があり、これに参加する問屋と非参加の問屋があった。このころ、大阪商船会社の設立とそれに対抗する汽船会社の動きが活発化し、博多もこの動きの中に巻き込まれていった。すなわち、商船会社の博多支店設置でこれに参加する問屋、非参加の問屋が生まれ、運賃値下げ競争が起こった。後に大阪商船会社と対抗していた汽船会社は合併し、大阪商船会社の独占となった。

博多港に出入していた定期航路汽船の大部分は大阪拠点として運行されていたと考えられ、大阪商船会社の成立やその独占は博多における汽船問屋の動向に大きな影響を与えたと考えられる（同上書、894頁～911頁による）。

(12) 「博多商業家の集会」『福岡日日新聞』1890年4月23日。以下、本文中の「仮規約」まで同紙による。

荷主組については『福岡商工会議所百年史』福岡商工会議所、昭和57年、69～70頁に記述されているが、同書では集会日時の誤りや仮規約が省略されている。

なお、荷主組結成以前に「協成組」という組織を結成していたが、これについては拙稿「地方商工業者に関する一考察～明治期の博多における呉服太物商を中心に～」『第一経大論集』第32巻第3号、2002年を参照。

同組の役員は表1のようになっている。渡辺与八郎（呉服太物商）、下澤善右衛門（小間物卸商）、磯野七平（鋳物、諸機械製造）、堺宗一郎（砂糖商）、中尾卯兵衛（呉服太物商）河内卯兵衛（紡績綿糸商）、波多江嘉兵衛（薬種商）など、博多を代表する有力な商工業者で構成されていた。職業は様々であるが、呉服太物商関係が多い。

なお、上記仮規約では副頭取1名を置くようになっているが、役員表では副頭取は置かれていない。

同組は発足後、「……商船会社及林、松延両汽船問屋、通運会社並に九州鉄道会社等へ運賃割引の談判に着手し商船会社へハ仲使の件をも談判せしと」⁽¹³⁾と見られるように、運賃割引交渉を行っている。なお、商船会社は大坂商船会社、林は林寛一朗（博多下洲崎）、松延は松延源蔵（博多下洲崎）、通運会社は内国通運会社のことである。

ところで、大阪商船の博多支店はこの頃、乗客荷物取扱について博多の9軒の仲継問屋（筑紫回漕店、讃井回漕店、古賀文回漕店、石田回漕店、山城回漕店、福井回漕店、石橋回漕店、共成舎回漕店、柴田回漕店）と特約を結んでいたが、同社博多支店にて直接に取扱をすることに決定している⁽¹⁴⁾。したがって、上述の「仲使の件をも談判せし」という内容は、荷主組が大坂商船の乗客荷物直接取扱いの決定に対しての交渉や仲使の賃金をめぐる問題の対処が含まれていると思われる⁽¹⁵⁾。

なお、この時点で筑後地域という他地域を視野に入れているが、これは後述するように筑後大川の若津港に積み込まれる米を念頭に置いたものと思われる。

九州鉄道会社の営業は開業後、しばらくは客車収入に対して貨車収入の占

(13) 「荷主組の事業着手」『福岡日日新聞』1890年4月27日。

(14) 「仲継問屋の廃止」『福岡日日新聞』1890年5月1日、「同盟問屋の奮発」『福岡日日新聞』1890年5月3日。

(15) 貿易港における港湾運送業を扱ったものではないが、石炭産業における港湾荷役を対象とした研究に木庭俊彦「戦間期の筑豊石炭業における港湾荷役－石炭積込の機械化と港湾荷役業界の再編－」『経営史学』第46巻第4号、2012年がある。

表 1 博多荷主組役員 (1890年)

役職	氏名	職業	氏名	職業	氏名	職業	氏名	職業	氏名	職業
頭取	磯野 七平	銅金鋳造 販売								
相談役	山崎 藤四郎		渡辺 与八郎	呉服太物商	中尾 卯兵衛	呉服和洋反 物卸商	柴田 治三		奥村 利助	呉服太物商
	下澤 善四郎	和、洋小間 物卸商	波多江 嘉兵衛	薬種医療器 械商	吉田 又吉	呉服和洋反 物卸商	野村 久吉	呉服和洋反 物商	深見 平次郎	鉄工鑄造業
	太田 清蔵	蠟油製造卸商	和田 精一		大山 与四郎	清酒醸造職人	深沢 伊三郎		堺 宗一郎	砂糖商
	内海 善兵衛	薬種医療器 械商	岡 則孝		山崎 又七		社家間 善次郎	米卸商、 紙類荒物商	梅崎 源吉	米穀卸商
評議員	熊谷 才吉	家具商	内田 次平	乾物商	渡辺 藤吉	和漢諸金物商	三苫 寛兵衛		五十嵐 円助	万金物商
	立石 善平		八尋 孫三郎	和 small 間物商	楠崎 次郎吉	諸国漆器商	齋藤 市右衛門		鶴田 宗助	博多織
	山路 重種		田中 昌吉郎		河内 卯兵衛	和洋綿糸卸商	川上 藤三郎		前田 辰	
	大須賀 喜平	万間屋	柴田(藤カ) 儀平	魚類乾記問屋	永田 竜雄		古森 眞太郎	煙草業		
幹事	亀井 甚作	博多商業学校 発起人總代	村田 長五郎		花田 次三郎		山崎 清五郎	日本通運会社 管理店主任	井上 次兵衛	
	中西 幸四郎									

出典：『福岡日日』、1890年4月23日。

職業は白崎五郎七、白崎敬之助編纂『日本全国商工人名録』、1892年；鈴木喜八・関伊太郎編『明治年間全国商工人名通覧』(1898年)、図書刊行会、1974年等による。

める比率は少なかった。この背景について、同社は「貨物運搬ニ至ツテハ曩ニ博多荷主組ノ結合成リ且力メテ需給ノ便通ヲ図ルニ汲々タルモ出荷未タ多カラス……河船ヲ以テ……汽船ニ搭載シテ運搬セシムルト其賃金ニ於テ軒輊ナキヲ以テ尚未タ旧来ノ慣行ト種々ノ事情トニ纏綿セラレ海運ニ託スル者多キニ由ル者ノ如シ」⁽¹⁶⁾と、海運輸送との運賃差別化が出来ず、苦悩しているが、このような状況の中で考えるならば、荷主組の役割は少なからぬものがあったと言えよう。

同年5月3日、博多気儘亭にて荷主組は親睦会を開き（出席者は88名⁽¹⁷⁾）、亀井甚作からこれまでの経過とこれからの協議事項の報告がおこなわれた。その内容によれば、第一に大阪商船会社上荷仲仕及び下り荷配達まで同組が引き受け、荷仲仕の改良、荷物配達賃の減額について協議すること、第二に筑後荷主との団結も大方纏まりつつあること、第三に筑紫銀行が久留米に出張所を設け荷主組を側面から支援すること、第四に荷主組の荷物を監督するために数名を大阪に派遣し迅速に運送する予定で、同組の送り状を添付すること、第五に栈橋会社も割引をすること、等である⁽¹⁸⁾。

この内容からみれば、大阪商船との割引契約が成立している、福岡の実業家だけでなく、筑後荷主側との結びつきがおこなわれている、筑紫銀行の久留米出張所にて荷為替が組まれている、大阪派遣ということから、取引が博多・大阪間を中心としている、栈橋会社との割引契約が結ばれているといったことがわかるであろう。栈橋会社の内容については不明であるが、筑紫銀行については同年4月25日に久留米に支店を設置し荷為替の業務を行っている⁽¹⁹⁾。

筑紫銀行は1881（明治14）年2月4日に創立されたが（資本金120,000円、

(16) 西日本文化協会編纂『福岡県史 通史編 近代産業経済（一）』福岡県、1159頁～1160頁。

(17) 出席者は末尾資料の表Ⅰの通りであり、福岡市を代表する商工業者がほぼ揃っていた。

(18) 以上、亀井の報告内容は「荷主組親睦会」『福岡日日新聞』1890年5月4日による。

同年3月27日開業)、創立時の役員には頭取下澤善右衛門、取締役石橋源六、同柴田宗平、支配人伊藤六右衛門が就任している。同行は同82年以降から「業務昌隆金配当額モ随多クシテ一季ニ付一割五分乃至二割ニ達シ」ていたが、1887(明治20)年頃より経営が衰微し始め、「貸金為替金等ノ延滞及ヒ種々ノ困難ニ遭遇」し、同88年には「利益金一ケ年ニ付三分乃至四五分の割合」まで落ちたため、翌89年12月「一大改革ヲ企ツルニ至」り、新たに株主を加え30,000円を増資し資本金を150,000円とした。同時に役員改選を行い、頭取磯野七平、副頭取太田清蔵、取締役奥村利助、同奥村利平、同吉田又吉、同下澤善四郎、同野村久一郎、検査役野村久次、同下澤善右衛門、支配人伊藤六右衛門、副支配人門司軌が就任した⁽²⁰⁾。

同行と荷主組の役員を比較すれば、太田清蔵、下澤善四郎、奥村利助、吉田又吉等の顔ぶれが同じであり、資金融通や送金の利便性のみでなく、同行の経営にとっても荷主組は必要であったと思われる。

また、筑後荷主の加入については、同年5月に久留米市卸商大荷主80名を代表して星野武平、及び福島町の和田新吉(茶商)と荷主組相談役山崎藤四郎、評議員山路重種、幹事亀井甚作、井上次兵衛との間で話がもたれ、荷主組への加盟の談判が整った⁽²¹⁾。

運送証については原価100円以上1,000円以下までの貨物には赤色の運送証を貼用し、1,000円以上は赤色2枚、100円以下は青色とすることが決定された⁽²²⁾。

(19) 筑紫銀行は4月25日より「久留米博多停車場側ニ出張店ヲ設ケ専ラ博多及大坂間ノ荷為換並ニ送金為換取扱候……」(『福岡日日新聞』1890年5月1日の広告より)と見られるように、博多・大坂間の荷為替を中心としていた。

(20) 以上、筑紫銀行については福岡市編『福岡市誌』1891年37～38頁による。なお、同行はその後、減資整理をしたようであり、1895(明治28)年頃には資本金を50,000円とし、頭取に太田清蔵、取締役に遠藤甚蔵、吉田又吉、奥村利助、藤井五(伍)平となっている。太田清蔵や奥村利助、吉田又吉など荷主組の役員と同じ顔はみられるが、荷主組にとって同行の規模縮小は影響があったものと思われる。さらに同行は1898(明治31)年に任意解散をした(栗屋竜蔵編『商業登記会社全集』明法堂、1895年、777頁及び大蔵省理財局編『銀行総覧』(1899年)所収の「各種銀行廃業表」10頁による)。

(21) 「筑後荷主の加盟」『福岡日日新聞』1890年5月13日。

ところで、筑後荷主と団結することで、1890（明治23）年5月15日、博多荷主組は「追々区域の拡張」をするため「二筑荷主組」と改称した⁽²³⁾。この時点で、博多港発展のための福岡という地域を超えて活動をはじめるのであるが、はやくも皮肉な結果が出始めていた。『福岡日日』新聞には以下のように報道されている。

「……博多荷主組は二筑荷主組と改称し広く筑後地方の荷主と組合い将来博多港の繁栄を維持する為め運賃を引下げ取扱を迅速にし諸荷物の輻輳を主とするか昨日も福島地方より60余俵の製茶を送り来り棧橋会社より直に蒸気船へ搭載出発せしが同組の設立にて尤も利を得るは第一鉄道、第二筑後荷主、第三博多港なるべしとは当たらずと雖とも遠からざる評言なるべし」⁽²⁴⁾

なお、この「二筑荷主組」は「福博商工業組合联合会付属海陸荷主組」という組織に組織替えしたもようであるが、この間の経緯については不明である。

1893（明治26）年には福博商工業組合聯合会の会議にて「市内実業社会に關係ある重要の問題」として以下のことが議題に挙げられた。

「第一陸運送ノ便ヲ開設スルコト

一 福博荷主団体ヲ鞏固ニシ門司久留米熊本其他必要ノ各駅各港ニ貨物取扱問屋ヲ定メ鉄道会社ヘ対シ最低ナル特約ヲ結ハシメ大ニ賃金ヲ減殺シ販路ヲ拡張スルコト

二 博多停車場貨物配達賃金ノ標準ヲ定ムルコト

三 福博荷主ノ貨物門司揚策ヲ講スルコト

第二海運ヲ改良スルコト

一 福博荷主ノ団体ヲ鞏固ニシ大坂川口北^(不明)各要港ニ□合荷受ヲ特約シ臨時諸掛り費ヲ廃セシメ□ニ貨物回漕賃金ヲ減殺セシメ貨物受渡

(22) 「荷主組の運送証」『福岡日日新聞』1890年5月21日。

(23) 『福岡日日新聞』1890年5月15日。

(24) 同上紙、5月15日。

ハ回漕貨物取扱規則ニ基キ船主ノ倉若クハ一定ノ場□ニ於テスルト」⁽²⁵⁾

翌日には臨時会が開かれた。運賃改良の件については、貨物配達区域は従来そのままとし、200名以上の荷主の賛成をもって方針を確認することとした。また陸運の便については博多海岸や駐車場の人力車夫に対し、不当な賃金を要求しないこと、高い諸掛費用の改良を求めていくことが確認された⁽²⁶⁾。

福博商工業組合聯合会付属海陸荷主組（以下、『海陸荷主組』と略す）の貨物取扱の内容について見ておこう。

この頃、『海陸荷主組』は組合員の荷物取扱上の便宜を図るため九州鉄道、筑豊鉄道の両鉄道会社との間に割引運賃協定を結んでいたようである。いま、九州鉄道との約定案についてみてみれば、以下のようになっている。

「九州鉄道会社約定案

約定書

今般貴社鉄道博多駅ヨリ各駅へ輸送スル本組合貨物ニ対シ別紙ノ割合通り運賃割引承諾被下候ニ付左ノ條項約定致候

- 一 本組合員ハ出貨ノ増加ヲ勉メ鉄道ニ沿ヒタル地方へ輸出スル貨物ハ悉皆鉄道に依テシ決テ他ノ方法ニ依リ輸送致間敷候
- 一 本組合員荷物ヲ輸出スルトキハ品目個数及ヒ各荷主姓名ヲ記シ組合員ヲ押捺シタル送荷依頼書ヲ現品及ヒ運賃ト共ニ貨物受取人ノ手ヲ經テ博多駅エ差出可申候
- 一 本組合ハ組合外ノ者又ハ貨物取扱人等ニ本組合ノ章標若シクハ組合印ヲ押捺シタル送荷依頼書ヲ決テ交付セサルヘシ
- 一 本約定期限ハ明治廿七年第九月五日ヨリ滿壹ケ年ト定ム

福博海陸荷主組委員

何ノ某印

(25) 同上紙 1893 年 5 月 17 日。なお、引用資料では文中に「~~ハ~~、~~7~~」があるが、それぞれトキ、コトとした。他の引用資料でも同じようにしている。

(26) 同上紙、同年、5 月 18 日。なお、運賃改良の談判委員が選出され、堺宗一郎、社家間善次郎、渡辺与三郎、奥村利助など 18 名が選ばれている。

何ノ某印

何ノ某印

外五名

明治廿七年九月一日

九州鉄道会社長

高橋新吉殿」⁽²⁷⁾

この海陸荷主組と運送業務にあたる運送業者との契約内容案は以下のようになっている。

「契約証

今般福博商工業組合联合会付属海陸荷主組ト何店ノ間ニ於テ九州鉄道筑豊鉄道ニテ運送スヘキ荷物取扱上ニ関スル契約ヲ為ス如左

第壹條 当荷主組ヨリ博多駅ヲ経テ両鉄道各駅ヘ運送スヘキ荷物ハ八坂商店九州運輸内国通運ノ三店ヲ以テ取扱依托店ト定メ他店ヘハ一切取扱ヲナサシメサルヘシ若シ荷主組員ニシテ他店ヘ出荷スルコト有之場合アルトキハ組合事務所ニ於テハ組合規則第十二條ニ基キ直チニ処分スルモノトス

第二條 契約年限ハ九州鉄道筑豊鉄道両会社ガ運賃ノ割引ヲ与エタル期限ニ基キ明治廿七年九月一日ヨリ満一ケ年ヲ第一期ト定メ満期后継続スルトキハ契約ヲ改ムベシ但シ満期解約ノ節ハ加除変更スルコトヲ得

第三條 依托店ハ本組合経費トシテ毎月若干金ヲ事務所ヘ補佐スルモノトス

第四條 依托店ハ本組合荷物取扱上ニ付テハ本支店ヲ問ハズ組合員ノ便利ヲ旨トシ丁寧迅速ニ便達シ本支店ノ別ナク荷物保管ノ責ニ任スヘキモノトス

⁽²⁷⁾ 「福博海陸荷主組貨物取扱依托店」『渡辺文書』NO 624。（福岡市総合図書館蔵）

第五條 依托店ハ本組合員ノ出荷ニ対スル依頼為換ハ受荷主ニ於テ故障アル者ノ外受荷当日ヨリ二十日以内ニ一日モ速ニ引渡スモノトス

但鮮魚生野菜等腐敗品及ヒ日数ヲ經過シテ減少スル等ノ者ハ拒絶スルモノトス

第六條 当組合員出荷ノ節該荷物ニ対スル運賃掛物等証ヲ乞フトキハ荷物判取帳ニ付記スヘキ者トス

第七條 荷物運賃ハ両鉄道ノ運賃低減額ヨリ尚幾分ヲ低減シ又積卸手数料及ヒ集配賃等ハ他店ト比較シ下値ヲ目約トシ關係各駅ハ別ニ約定ヲナス者トス

但本條依托店ニ於テ運賃低減スヘキコトハ第一期間猶予期トシテ実行ヲナサズ

第八條 仲師ニ於テ荷物ノ取扱方等不都合ノ所為アルトキハ充分説諭ヲ加ヘ尚ホ改メサルトキハ依托店ハ解雇ヲナス者トス

第九條 契約年期内ト雖トモ不勉強ニシテ依托店ノ効ナキトキ又ハ荷物取扱上不都合ノ所為アルトキハ本組合ノ決議ヲ以テ解約スルコトアルヘシ

第十條 当組合荷主ノ章標印紙ヲ貼用セシムヘシ若シ印紙貼用ナキトキハ取扱店ニ於テハ出荷主ヘ対シ印紙貼用ヲ請求スヘキ者トス

第十一條 当荷主組ヘ加盟セサル者ノ荷物ハ本組合ノ章標印紙ノ有無ヲ問ハス両鉄道会社ノ許諾運賃ヲ以テ運送スベカラサル者トス若シ本條ニ背反シ又ハ本組合加盟外ノ荷物ニ対シ本組ヘ両鉄道カ許諾セシ運賃ヲ以テ運送セントキハ金五円以上拾円以内ノ違約金ヲ出サシメ或ハ依托店ノ契約ヲ解クコトアルヘシ

右承認之上双方署名連印交換仕候也

八坂商店

何ノ某印

九州運輸

何ノ某印

内国通運

何ノ某印

明治二十七年八月

福博商工業組合聯合会付属

海陸荷主組印

全理事 何ノ某印

以上記載スル如ク約定締結セリ然ルニ博多駅当荷主組荷物依托店外ノ
運送店ニ於テ場合ニ依リ競争ノ為或ハ本組合カ両鉄道ト割引約定セシ額
ヨリ安直ニ勉強スル場合有之トキハ本組合依托店ニ於テモ契約証第何條
ニ基キ他店ヨリ高直ニナラサル様充分依托店ニ義務ヲ尽サセ可申事

右之通契約締結候條及御報告候也

明治廿七年九月 海陸荷主組委員

中

海陸荷主組員

御中

」⁽²⁸⁾

明治半ば頃までは、川沿いに近い各駅からの輸送ルートは汽船運賃の低さもあって船舶の利用がいまだに多かったようである。

しかし、各駅は汽船から鉄道への輸送ルートの転換を図っていたことは看過できない⁽²⁹⁾。

久留米駅では米の輸送ルートについて、「駅付近ニ倉庫ヲ設ケ低廉ナル料金ニテ主ナル貨主若シクハ運送店ニ貸与スルコト、又目下ノ割戻ヲ廃シ貨車繁閑ヲ考ヘ多数出荷ノ者ニ対シ臨時ニ割引シ、可成若津ニ汽船ノ来ラザル様注意スルコト」⁽³⁰⁾。

羽犬塚駅では米の輸送について、「鉄道便以外ノモノハ総テ若津ヨリ船積

(28) 同上。

(29) 前掲、『福岡県史 通史編 近代産業経済（一）』、1353 頁。

(30) 同上、1353 頁。

トシ、関東地方ニ輸送ス。之ヲ着駅迄汽車積ニ吸収スルニハ駅付近ニ完全ナル倉庫ヲ設ケ、主ナル米穀商又ハ運送店ニ使用料低廉ニ使用セシムバ、着駅迄ハ如何ト思ハル、モ門司迄ハ大部分吸収シ得ル見込」⁽³¹⁾。

すなわち、駅付近に大規模な倉庫を立て、米穀商や運送店に安く提供させる、運賃割引の方法も一律割戻制度から特定運賃割引制度への転換を試みる等、一般商人や運送店を積極的に利用しようとする試みがなされている。

これらのケースは米の輸送ルート問題についてであるが、米以外の諸貨物についても似たような状況であったと思われる。

したがって、大手の商人や運送業者は鉄道側と割引制度や倉庫貸与等を結ぶことにより、取扱量の増加が見込めるであろう。また、個人的な運送業者はこれらの運送会社と委託契約を結ぶことで貨物取扱運賃を低く抑えることができる可能性が高い。

雑多的な或いは小規模な運送業者は鉄道会社との直接的な取引（参入）のみでなく、地域で取りまとめる組織に包括されながら生き延びていく姿もみられる。

『全国運送取扱人人名簿』⁽³²⁾によれば、業者数は増加傾向にあるが、1898（明治31）年と1903（明治36）年ではその顔触れが異なっており、大手運送会社との取引が多くなっている。また、1903年と1911（明治44）年では同じ顔ぶれがみられるものの、複数の大手運送業者との取引がみられる。

博多駅における運送取扱人については八坂運輸支店、博運商会、荷主組、香月運輸、内国通運、丸五運輸店、松延支店など1898年から1911年までは取扱人数は8社前後で顔ぶれにも大きな変化はない。ただ、1911年には後述する博多通送株式会社と博多荷主組が入っている。両方共に構成メンバーは重なっていると考えられるので、この両者の関係がどのようになっているのか不明である。

⁽³¹⁾ 同上、1354頁。

⁽³²⁾ 『全国運送取扱人人名簿』（1898年、1903年、1911年）は内国通運株式会社、日本通業株式会社、明治運輸株式会社等の本社または支店、代理人の運送業者名簿である。

3 地域経済と博多通送株式会社

1910（明治43）年、福岡市にて第13回九州沖縄八県聯合共進会の開催（3月11日～5月9日、入場料昼3銭、夜5銭）を契機とし、呉服、陶器、酒類、米穀商など35団体からなる各種組合商人が集結し、福岡市商業組合聯合会が組織化された（会長は当時呉服商組合長の三苦寛一郎）。

「共進会」の規模は第5回（1887年）に比べはるかに規模が拡大した（入場者数は1887年が約14万7800人、1910年は91万4000人であった）。

この様相から輸送問題が浮上してきたのである。

この時の運輸事業について、福岡市は「依然幼稚の域を脱せず……海陸共に輸送の敏活を欠き貨物の集散を渋滞せしめ、惹いては産業の発展を阻害するもの少なからず」⁽³³⁾との問題が議題に上り「地方における運送業の改良発展を計り以て一般荷主に便益を与へん」との動機から⁽³⁴⁾、永添克次郎と三苦寛一の会見により、地元有力者を中心にして博多通運株式会社を設立した⁽³⁵⁾。

1910年7月11日発起人会を開き、創立委員を選定し、同月25日より株式を募集し、31日に満株となった（表2、3参照）。

尚、同社の損益目論見書における収支予算は表4のようになっていた（表4参照）。

『九州日報』には「博多通運募集締切」⁽³⁶⁾と題して、同社の株式応募状況、計画について記されている。それによると、同株式の応募は順調であり、募集株1,000株に対し、応募人員154人、総株数1,496株であった。博多駅前にある内国通運株式会社支店を買収後その基礎の上に新計画を立てる方針であるが、この新計画については発起者間で「夫々抱負を抱」いている。先ずは

(33) 交友会編『博多通送株式会社十年史』交友会、1921年、22頁。

(34) 『九州日報』1910年7月23日。

(35) 同社については拙稿前掲「地方商工業者に関する一考察～明治期の博多における呉服太物商を中心に～」において若干触れている。

(36) 『九州日報』1910年8月5日。以下、同紙からの要約である。

表2 博多通送株式会社発起人

氏 名	株 数	氏 名	株 数
永 添 克次郎	200	渡 辺 綱三郎	50
渡 辺 与八郎	50	中牟田 久兵衛	50
河 内 卯兵衛	50	牟田口 宗 七	50
具島 勘右衛門	50	野 村 久七郎	50
安 川 伊三郎	50	山 口 恒太郎	50
三 苦 寛一郎	50	松 島 晨 平	50
下 澤 善五郎	50	篠 原 由次郎	50
太 田 大次郎	50	石 村 虎 吉	50
井 上 良 助	50		

出典：『渡辺文書』NO450－2。

表3 創立委員名

創立委員長	三 苦 寛一郎
創 立 委 員	太 田 大次郎
創 立 委 員	野 村 久七郎
創 立 委 員	篠 原 由次郎
創 立 委 員	具島 勘右衛門

出典：交友会編『博多通送株式会社十年史』
交友会、1921年、23頁。

「博多電気軌道と相提携」して倉庫事業を営むこと、内国通運会社の所有であった倉庫を拡張新設して荷主の便益を図ること、「銀行に信用無き」小荷主は荷為替に対する資金の融通が乏しいため、この立替の便宜を図るというものであった。

同年9月10日創立総会を開き、定款承認、創立費を400円とする、取締役、監査役の報酬は全て1,800円以内とする、各役員指名等が決議された⁽³⁷⁾。同

⁽³⁷⁾ 「博多通送創立総会」『九州日報』1910年9月11日。

表 4 博多通送株式会社収支予算案

収入之部	金額(円)	支出之部	金額(円)
博多本社発送手数料 1 日金30円	10,950	社員報酬金	300
同本社配達手数料 1 日金15円	5,475	専務取締役報酬金	1,200
同倉入手数料及利息 1 日金 5 円	1,825	取締役 3 名監査役 2 名報酬金	500
吉塚荷扱所発送手数料其他利息 1 日金 5 円	1,825	職員18名 1 名平均月額20円	4,320
駅前小荷物速達便手荷物配達 手数料 1 日金 2 円	730	給仕小使 6 人 1 人平均月額 8 円	576
同小荷物発送手数料 1 日金 1 円 50銭	547.50	宿直其他筆墨料雑給手当旅費 車代 1 ヶ月金120円	1,440
本社預ケ金利息	190	収入印紙代 1 ヶ月金□ 0 円	240
		通信費（電話料ヲ含ム） 1 ヶ月 100円	1,200
		諸税	500
		内国通運株式会社報酬金□計算 費協□会費	669.60
		諸用紙帳簿代 1 ヶ月100円	1,200
		荷主響応費進物代 1 ヶ月100円	1,200
		木炭点灯費其他雑費 1 ヶ月100円	1,200
総額	21,542.50	総額	14,545.60
		純益金	6,996.90

純益金処分 (円)

法定積立金 (100分ノ 5 強)	350
所有物原価償却金	350
内国通運会社博多吉塚兩取引店 権利買収金償却金 (10ヶ年)	400
賞与金	1399.38
株主配当金 (年 1 割 2 分)	4,200
計	6699.38
残金	297.52

此再処分

別段積立金	254
次季繰越金	17.52

出典：「博多通運会社創立」『九州日報』1910年 7 月23日。

(注)「別段積立金」と「次季繰越金」の合計金額は271.52円となるがそのままにしている。

表5 役員（明治43年）

取締役社長	三 苦 寛一郎
専務取締役	永 添 克次郎
取 締 役	渡 辺 綱三郎
取 締 役	野 村 久七郎
取 締 役	森 包 之 介
監 査 役	篠 原 由次郎
監 査 役	具島 勘右衛門

出典：表3と同じ、24頁。

社の役員は表5のごとくである。資本金は10万円である。

同時に内国通運株式会社博多・吉塚両取引店を買収し（権利買収金4,000円）、本社を筑紫郡堅粕村におき、同月12日開業した。本店は博多駅前、出張所として吉塚、集荷所は土居町・荒戸町とした。

なお、同社の社名は最初「博多通運株式会社」とされていたが「博多通送株式会社」に変更された。「博多通運株式会社名称ハ将来発展上其他都合有之左記ノ通変更致……博多通送株式会社 創立委員長 三苦寛一郎」⁽³⁸⁾

ここで言う「其他都合」とは、「通運」の名称が「内国通運の名称と衝突するの憂いあるを以て変更せられたしとの要求」があったことを指している⁽³⁹⁾。

さて、これまでの経緯からすると、同社はさして問題も無くスタートをきったように思えるが、早くも、同年12月頃より「社員間の確執解けずして、本社の前途憂慮に堪えざるものありき」⁽⁴⁰⁾という状況がみられた。しかも、1911（明治44）年3月には幹部社員6名を「誡首」し、永添克次郎も引責辞職した。同年4月1日秋根昌世が三苦より招聘され、社長代理として社内監督にあたり、河野清市（営業係主任）が実務の指揮を執るようになった⁽⁴¹⁾。

⁽³⁸⁾ 『渡辺文書』NO 450-1。

⁽³⁹⁾ 前掲、「博多通送創立総会」。

⁽⁴⁰⁾ 交友会編、前掲書、27頁。

この「社員間の確執」の理由や秋根昌世が招聘された理由は不明である。先にみた設立時の新計画に対する発起人間の「夫々の抱負」によるものなのか、或いは後の三苦と永添の談話にしても、「米の空渡し事件や、幹部社員の軋轢」（三苦談）、「運送業のことは全く素人」（秋根談）である秋根昌世は三苦の相談により社長代理として入社したことくらいしか記されていない⁽⁴²⁾。

秋根は大正2年9月25日の臨時総会により、欠員1名の補充として取締役就任した⁽⁴³⁾。

経営的にも設立当初は苦しかったようである。

「内国通運株式会社取引店譲渡後の整理として明治四十三年十月中旬に至る迄、交互計算事務の取引を中止せられたる為め著しく着荷の減少を招致し、加ふるに其残務整理の結果旧荷主に対する懸貸の厳促は本社将来の発展上少からざる阻碍の因を醸せり」⁽⁴⁴⁾

「未収運賃は日を遂うて累加し、同四十五年上半期には、其額実に一万七千余円の巨額を算し。翌四十五年一月河野営業主任の辞職を見るに及び…結局取立不能として欠損整理すべきもの実に六千三百余円に達せり」⁽⁴⁵⁾

このように、運送業独自の交互計算取引⁽⁴⁶⁾の中止や未収運賃の増加により、経営が不安定であった。この頃の経営状況の一端を示すものとして「第6回営業報告」（1913年2月1日～同年7月31日）が残されているが（表6-1～3）、未収運賃が大きいことが確認できるであろう。

1912（大正元）年7月には築港荷扱所、同13年6月に呉服町荷集所を設置した。

(41) 同上書、同頁。

(42) 同上書、89頁。

(43) 『渡辺文書』NO 466。

(44) 同上、『博多通送株式会社十年史』27頁。

(45) 同上、29～31頁。

(46) 交互計算一月1回加盟店間の請求書を本社に提出し、本社は加盟店間の貸借を相殺整理し、決算書を作成し各加盟店間に巡回し債権取立、又は債務の支払いをさせていたが（巡回交互計算）、明治36年10月、月2回郵便で貸借決算の結果を各加盟店に通知し、債権店には送金、債務店には納金させる方法へと変更（通信交互計算）。

表 6－1 貸借対照表
(1913年2月1日～7月31日)

負債之部 (円)

資本金	100,000.000
仮預金	4,119.922
未払為替金	1,807.712
未払運賃	6,811.277
法定積立金	100.000
前期繰越金	928.902
当期利益金	265.224
合 計	114,033.037

資産之部

払込未済資本金	75,000.000
所有家屋	686.000
備品什器	2,261.320
貸付金	4,290.981
仮出金	2,833.290
諸担保金	4,380.000
当店買取費償却残	2,800.000
銀行預金	3,686.365
未収運賃	17,778.016
現金	317.065
合 計	114,033.037

出典：「第六回定期総会決議報告」
『渡辺文書』NO466。

表 6－2 損益表 (円)

収入運賃及配達料	51,454.162
利息	250.911
雑益	29.414
合 計	51,734.487

支払之部

運送費	44,702.238
保険料	6.620
弁償金	90.250
営業費	6,670.155
当期利益金	265.224
合 計	51,734.487

利益金処分

前期繰越金	928.902
当期利益金	265.224
合計	1,194.126
後期繰越金	1,194.126

出典：表 6－1 に同じ。

同社は1915（大正4）年上半期まで欠損整理、無配当であったが、同年下半期より五朱の配当、同18年上半期より一割配当までいくようになった⁽⁴⁷⁾。

(47) 交友会編、前掲書、34～36頁。

表 6 - 3 財産目録 (円)

払込未済株金	此株数二千株	75,000.000
家屋	駅前派出所外二ヶ所	686.000
備付什器	電話六台外三百二十点	2,261.320
仮出金	門司支店外百十五口	2,833.290
貸付金	藤本商店外十四口	4,290.981
諸担保金	通運会社外四口	4,380.000
旧店買収費消却残		2,800.000
銀行預金	百三十銀行外二ヶ所	3,686.365
未収運賃	新橋支店外六百六十八口	17,778.016
現金	紙幣、銀貨、銅貨	317.065
合計		114,033.037

出典：表 6 - 1 に同じ。

ところで、当時の運送契約はどのようなものであったであろうか。大正初期のころの同社の運送契約事項には運送方法、運送期間、損害賠償、運送品取扱、特別事項など23項目が記されている。以下、長くなるが見ておきたい。

「運送契約事項

- 一、運送ハ特ニ其方法ノ指定ヲ受ケサルトキハ当店ノ便宜ニ依リ之ヲナスヘキモノトス
- 二、貨物運送期間ハ郵便局所在地ニシテ汽車汽船便アル間路ハ二百里迄ハ十五日以内三百里迄ハ二十日以内四百里迄ハ二十五日以内四百里以外ハ三十日以内トシ郵便局所在地外ハ以上ノ日数ニ各十日ヲ加フ
- 三、品種ヲ明示セサル運送品ニ対スル損害賠償ノ程度ハ量目壱貫目迄ノ価額貳円壱貫目以上五拾日迄毎価額拾銭ノ割合ヲ超ユヘカラサルモノトス
- 四、貨幣其他高価物ニ付テハ其種類及ヒ価額ヲ明示シ当店カ定メタル特別運賃ヲ支払フニアラサレハ賠償ノ責ニ任セス

五、運送中官ノ命令ニ依リ運送ノ施行ヲ止メ又ハ運送品ノ引渡ヲ為シタルニ因テ生シタル損害ハ当店其責ニ任セス

但シ本項ノ事實カ生シタルトキハ荷送人ニ其旨ヲ通知スベシ

六、強盜兵乱暴動ノ變其他不可抗力ヨリ生スル喪失毀損ノ損害ニ付テハ当店ハ其責ニ任セス

七、総テ荷送人ノ過失運送品ノ性質、荷造ノ不完全ヨリ生スル損害ハ当店其責ニ任セス

八、陶器、硝子、其他脆弱ナル物品及ヒ火薬、爆発薬、硝石、硫黄ノ類、燃焼性ノ薬品、桐油類、油脂漿液、水類、酒類又ハ孵化スヘキ物品、汚濡、腐敗シ易キ物品、動物植物等総テ別段ノ注意ヲ要スヘキモノハ特ニ充分ノ荷造手当ヲ為シ差出シ且ツ其品質ヲ詳細ニ明示スベシ若シ其手續ヲ為サ、ルニ因リ運送取扱中毀損其他ノ事故ヲ生スルモ当店ハ其責ニ任セサルノミナラス若シ他ニ損害ヲ及ホシタルトキハ荷送人其責ニ任スヘシ

九、荷送人、委託人又ハ荷受人ノ為メニ^(マツ)通當為サ、ル手数ヲ為シ又ハ之レカ為メ必要ノ費用ヲ支払ヒタルトキハ通常受取ルヘキモノ、外尚ホ相当ノ手数料又ハ費用ヲ申受クヘシ

十、不可抗力其他意外ノ事ニ因リ契約シタル運送ノ着手又ハ続行ヲ妨ケラレ又ハ之ヲ為スコトヲ得ス若シクハ其危険ナルニ至リタルトキハ運送ノ続行ヲ止メ既ニ為シタル運送ノ割合ニ応スル運賃其他当店ノ受取ルヘキ金額ヲ荷送人ヨリ申受クヘシ

十一、運送品外面ニ異状ナキトキハ内部物品ノ相違過不足其他ノ事故及ヒ乾燥又ハ運送中自然ニ生シタル漏脱若シクハ減量ニ付テハ当店其責ヲ負ハス

十二、荷送人ノ封緘シタル運送品□□等ニ係リ又ハ其他ノ事故ニ遭遇セシ為メ物品保全上又ハ取調上必要ヲ生ジタルトキハ当店ハ立会人ヲ置キ開緘スヘシ

- 十三、当店ニ於テ運送人又ハ運送取扱人ノ撰択及ヒ運送ニ関スル注意ヲ怠ラサリシトキハ運送品ノ喪失毀損又ハ遅延ニ付責任ヲ負フコトナシ
- 十四、当店ニテ引受ケタル運送品カ運送受負ノ前後ニ拘ハラズ運送保険ニ付セラレタルモノナル時ハ其保険契約ノ担保スル範囲内ニ於テハ当店及関係取扱店ハ総テ責任ヲ負担セサルモノトス
- 十五、運送方法ヲ指定セラレタル運送品ニ付テハ其指定ニ係ル者ニ引渡後ノ責務ニ付テハ当店ハ関与セザルモノトス又当店カ運送ヲ為スモノト雖モ荷送人荷受人又ハ其代理人カ護送シタルトキ亦同シ
- 十六、運送取扱中運送品ノ腐敗又ハ之ヲ保全スル能ハスト認メタルトキハ荷送人又ハ荷受人ノ利益ノ為メ相当ノ手続ヲ以テ売却スルコトアルヘシ
- 十七、道路破損又ハ尋常ノ状況ト異リ運送ニ支障ヲ生スルトキハ其實況ニ依リ相当ノ増運賃ヲ申受クヘシ
- 十八、運送品受取人二名以上ニ宛タルモノハ其内一名ヘ引渡シ其受領証ヲ受取ルヲ以テ義務ヲ履行シタルモノトス
- 十九、貨物受取証ヲ持参シ運送ノ途中運送品ノ返還又ハ引渡ヲ求ムルトキハ委托ヲ受ケタル運送取扱人又ハ運送人ノ指図書ヲ持参スルニアラサレハ其請求ニ応セス
- 二十、政府事業其他特殊ノ法律又ハ規則ニ拠リ運送責務ヲ特定セラレタル運送人ニ運送品ヲ引渡シタル後其取扱中ニ生シタル事故ニ付テハ当店ハ其法律又ハ規則ニ準シテ責任ヲ負フモノトス
- 廿一、運送品ノ返送ヲ為ス時ハ物品ノ種類ニ依リ当店^(不明)□□込ヲ以テ一切ノ債権及ヒ返送ニ要スル費用前払ニアラサレハ之レカ請求ニ応セサルヘシ
- 廿二、荷送人又ハ荷受人ノ委託ニ依リ運送品ヲ預リ置クコトアルベシ此ノ場合ニ於テハ其品種ニ従ヒ相当ノ倉敷料又ハ保管料ヲ申受ヘシ
但シ日数ハ二十日以内ヲ限トス
- 廿三、未□取調ハ引渡最終期ヨリ一ケ年以内タルヘシ」⁽⁴⁸⁾

表7 業者別博多駅に納入する出貨運賃比較

(円)

	M43	44	45	T2	3	4	5	6	7	8
博多通送	24,600	24,300	25,900	26,000	25,500	25,800	26,000	32,400	37,000	50,696
丸 五	22,000	24,000	27,002	23,000	22,000	15,800	18,700	20,000	25,500	26,430
江 本	9,400	11,000	13,400	20,500	15,800	16,300	20,200	22,000	25,200	36,751
博 運	13,700	18,000	18,700	20,800	22,000	18,700	17,000	17,800	31,000	42,866
久 運	5,500	6,000	9,700	8,000	9,000	7,000	10,300	24,800	11,300	19,257
八 阪	6,200	4,800	5,500	5,300	4,000	4,000	5,500	7,700	7,700	13,961
松 延	3,000	5,000	4,000	3,000	3,800	2,800	－	－	－	－
荷主組	1,000	3,500	－	－	－	－	－	－	－	－
自己扱	3,300	4,800	6,400	10,500	21,700	17,000	16,200	18,000	25,300	43,488
㊦	－	－	7,000	13,500	18,700	22,500	18,300	22,000	23,000	37,444
㊧	－	－	－	－	－	－	－	13,500	13,000	－

出典：表3と同じ、39～40頁。

次に取扱い貨物についてみておく。

荷主については、その量からすれば福岡市糸島郡、早良郡が主であり、続いて筑紫郡、壱岐対馬などが多く⁽⁴⁹⁾取扱貨物は主として博多駅経由であった。博多駅に納入する出荷運賃からみた取り扱い状況は表7にみられるように同社の割合は大きかった。

貨物発送先としては遠賀、鞍手、嘉穂、田川方面の炭鉱地が多く、他に肥前、熊本、大分、東北などがみられる⁽⁵⁰⁾。

福岡市の着荷貨物としては京阪地方より呉服、化粧品、金物、陶器等、北海

(48) 『渡辺文書』NO 3303-1。

(49) 福岡市では和農具が多く、糸島郡では穀類、生繭、竹材など、早良郡では穀類、木炭、煉瓦、八幡製鉄所用粘土などを取り扱っていた（交友会編、前掲書、38～39頁）。なお、同社は正5年上半期までは内国通運株式会社博多支店の継承として博多魚類仲買同業組合に対し魚類発送取扱を行っていたが、博運商会、博多海陸運輸株式会社との競争が激しく、同年下半期に鮮魚取扱を中止した（同書、41～42頁）。

(50) 同上書、40～41頁。

道の海産物、雑穀類、日向地方の木材、木炭、臼杵地方の葉煙草、鹿児島
の肥料、熊本の絹糸、朝鮮より雑穀等が多くみられた。

鉄道小荷物や旅客手荷物については内国通運株式会社より業務を引き継い
でいたが、「公益に殉ずるの決心」をもって「収支決算を度外視し、十年一
日の如く只管鉄道事業を助成するに努め」ていた⁽⁵¹⁾。

乱立する運送業者の中で信用は何より大事であった。1919（大正8）年の
鉄道公認制度はそのことを如実に物語っている。

同社が軌道に乗るのは大戦を機にしてであった。設立時からの同社の経営
の推移をみれば表8のようになっている。

このように、商工業者は発展する地域経済のために大きな役割を果たした
と言えよう。また、そこでの中心は資産家や「実業家の名のある」⁽⁵²⁾人々で
あった。福岡では呉服商人の役割が比較的大きかったと思われる。

参考までに福岡県における明治末の運送業関係会社を掲げておく（末尾資料
の表Ⅱ参照）。

むすびにかえて

小稿では福岡における経済発展の中で、運送問題について地域がどのよう
な対応をしていったのかについて考察した。

海運、鉄道という交通手段が発展する中で、商工業者は中心となる組織を
つくり対応する姿がみられた。確かに運送に関しては小規模業者が乱立して
いたが、それらを一つにまとめあげ、地域の統合を図りながら対応をしてい
く姿がみられた。特に博多は海と陸の二つの側面から輸送問題については重

(51) 同上書、45頁。また、大正6年末の降雪では、配達が滞り、翌年1月5日まで
に使役人延べ207人で対処し、このための賃金は310円5銭にまでなったが、「当
社が斯く自店の損失を意とせず、出来得る限り急速配達を了するに努めたるは、
共にツ（博多通運一筆者）の名誉を毀損せん事を恐れ」たからであった（同書、
46頁）。

(52) 前掲「荷主組親睦会」、同年同月日。

表 8 博多通送株式会社事業発達表

	資本金	法定 積立金	特 別 積立金	収入金額	運送費	営業費	利 益	出 貨	着 貨	社員	仲仕	倉庫
M43	100,000			円 30,027	円 24,813	円 5,138	円 672	2,254,797 斤	1,007,832 斤	20 人	32 人	61 人
44	100,000	100		38,588	31,271	6,094	1,155	5,712,152	2,321,931	21	35	61
				38,069	31,330	5,548	72					
45	100,000			34,594	28,032	5,788	131	5,829,407	3,067,317	22	45	82
				43,664			149					
T 2	100,000			51,734	44,702	6,670	265	7,719,125	3,713,067	23	48	82
				51,234	42,548	6,794	1,083					
3	100,000			51,847	42,714	6,646	2,322	7,860,760	4,703,220	25	63	80
				53,139	44,203	7,227	1,620					
4	100,000	100		52,253	44,622	6,821	699	8,160,217	4,865,391	25	65	80
				55,318	48,062	6,388	751					
5	100,000	100		44,462	37,886	5,576	769	6,590,945	5,149,509	26	56	100
				44,459	37,386	6,111	753					
6	100,000	100		52,386	45,196	6,299	852	8,568,228	7,054,828	28	71	373
				62,603	53,951	7,467	1,102					
7	100,000	100		72,959	62,870	9,553	1,503	12,079,204	8,254,149	27	90	473
				88,680	75,121	11,351	2,093					
8	100,000	150	650	111,832	96,411	12,446	2,671	16,649,829	13,386,478	33	150	530
		200	1,000	132,854	113,639	15,218	3,774					

出典：交友会編、前掲書所収の「付表第一」による。

要なことが認識されていたので鉄道会社や船舶会社との関係を取りまとめる窓口が必要であったと思われる。博多荷主組の誕生はそのことを如実に物語っている。

さらに九州沖縄八県聯合共進会のような物産展のイベントも物資輸送問題をクローズアップさせることになり、有力な商工業商者が結集し、博多通送株式会社のような組織を生み出し対応していく姿もみられた。

ただし、博多通送株式会社についてみれば、組織化はするものの、それをマネジメントする者がいなかったということも注意する必要があるだろう。

なお、運送業には政府政策、交互計算の仕組みのような特殊な環境が与えた影響は考慮しなければいけないが、小稿では触れることができなかった。今後の課題としたい。

表Ⅰ 博多荷主組親睦会出席者(会員)

氏 名	職 業	備 考	氏 名	職 業	備 考
秋 枝 正四郎	呉服和洋反物卸商		中 西 幸四郎		
五十嵐 円 助	和洋金物商		長 野 重次郎		
石 蔵 利 平	呉服和洋反物商		中牟田司■次郎		
石 松 久兵衛			楢 崎 次郎吉	諸国漆器商	
石 村 卯三郎	繰綿卸商		楢 崎 善 平	博多絞製造販売	
磯 野 七 平	銅釜鍛鋳造販売		楢 崎 恒 衛		
伊藤 六右衛門			楢 崎 鶴 松		
井 上 慶次郎			西 頭 弥 平		
井 上 次兵衛			野 村 久一郎	呉服和洋反物卸商	
内 海 喜兵衛	薬種医療器械商		野 村 久 吉	呉服和洋反物商	
梅 崎 源 吉	米穀卸商	(有)筑前米穀会社社長、 (有)九州運輸会社社長	野 村 久三郎		
太須賀 喜 平			野 村 久 治		
太 田 嘉 七			野 村 左 市		
太 田 儀 平			橋 本 太 吉		
太 田 清 蔵	蠟油製造卸商		波多江 嘉 平	薬種医療器械商	
大 山 与四郎	清酒醸造職人		花 田 次三郎		
小 川 小 七	呉服和洋反物卸商	和、洋小間物卸商、文 房具卸商	花 田 次 平		
奥 村 又 吉			久 野 惣 吾		
斧 簾 助			平 岡 則 孝		
亀 井 甚 作			深 沢 伊三郎		
川 上 卯三郎			深 見 平次郎	銅釜鍛鋳造販売	
川 上 藤三郎	藍、米穀問屋、 物品委託販売		藤 井 伍 平	呉服和洋反物卸商	

河内 卯兵衛	和洋綿糸卸商		船木 佐平		
熊谷 才吉	諸国漆器商	熊谷精米所	古井 新右衛門	呉服和洋反物商(新左衛)	
栗原 伊平	紙商		前田 辰		
幸田 次兵衛			松 隈 辰次郎	和洋金物商	
兒島 善三郎	和洋絵具染料漆商		松 永 源四郎		
兒島 長次朗	呉服和洋反物商		的 野 文 次		
是松 右三郎	薬種医療器械商		牟田 正次郎		
齋藤 市右衛門			村田 長五郎		
齋藤 長次郎			門 司 軌	荒物商	
紫藤 儀平			安河内 半七		
柴田 治三			八 尋 孫三郎	和小間物卸商	
柴田 惣平			八 尋 利 平		
下澤 善四郎	和、洋小間物卸商	文房具卸商	山崎 清五郎	日本運輸会社管理店主任	
社家間 善次郎	米穀卸、紙類荒物販売		山崎 藤四郎		
武内 卯平	陶磁器卸商		山崎 芳 助		
立石 善平	乾物穀物海産物問屋		山路 重 種		
立野 卯平			山本 毎		
田中 昌吉郎			吉田 又 吉	呉服和洋反物卸商	和小間物卸商
鶴田 宗 助			吉田 増 郎		
留永 ■ 平			和田 精 一		
中尾 卯 平	呉服和洋反物卸商	(有)福岡製革会社社長	渡辺 次 平	生糸及煙糸類商	
永田 竜 ■			渡辺 藤 吉	和洋諸金物商	

出典：『福岡日日』1890年、5月4日。職業は白崎五郎七、白崎敬之助編纂『日本全国商工人名録』1892年による。

表Ⅱ 福岡県における運輸会社（明治45年）

会 社 名	所在地 役 職	設立年月 役 員	資本金	役員住所	備 考
飯塚運輸(株)	嘉穂郡	M32. 6	30,000		営69.00
	取締役	合 屋 利 吉		嘉穂郡	(株)飯塚栄座監査役
	同	川 波 半三郎		嘉穂郡	嘉穂銀行監査役
	同	藤 井 善 作		嘉穂郡	(醤油醸造業営、営189.55、所1142.45)
	同	福 澤 十 平		嘉穂郡	
	同	野見山 米 吉		嘉穂郡	嘉穂銀行、嘉穂電燈(株)監査役
	同	和 田 六太郎		嘉穂郡	
	監査役	永田 喜右衛門		嘉穂郡	呉服太物商 (営100.34、所47.40)
	同	木 村 順太郎		嘉穂郡	酒造業 (営274.29、所87.27)
	同	田 中 伊之助		嘉穂郡	煙草商 (営310.70、所479.78)
	同	島田 吉右衛門		嘉穂郡	肥料商 (営119.72、所427.76)
博多通送(株)	筑紫郡	M43. 9	100,000		
	社 長	三 苦 寛一郎		福岡市	呉服太物商(営356.90、所377.40)、 (株)博多貿易商会・博多瓦斯(株)・ (株)博多冷蔵庫・福博遠洋漁業(株)取 締役
	取締役	渡 辺 綱三郎		福岡市	(株)博多貿易商会・博多瓦斯(株)・ (株)博多冷蔵庫取・博多電燈軌道 (株)・福博遠洋漁業(株)取締役
	同	野 村 久七郎		福岡市	呉服太物商 (営66.64、所40.71)、 博多競商(株)取締役
	同	森 包之助		福岡市	呉服太物商
	監査役	具島 勘右衛門		福岡市	呉服太物商 (営111.28、所377.56)
	同	篠 原 由次郎		福岡市	呉服太物商
日本通送(株)	久留米	M40. 2	100,000		営241.74
	取締役	宮 原 忠 直		佐賀県	
	同	松 島 喜 平		熊本県	

表Ⅱ つ づ き

会 社 名	所在地 役 職	設立年月 役 員	資本金	役員住所	備 考
日本通送(株)	取締役	増 永 弥 三		門司市	
	同	井 上 覚次郎		遠賀郡	
	同	末 次 四 郎		久留米市	営51.10
	同	山下 楚代太郎		佐世保市	
	同	鷹 雄 吉 蔵		大分県	
	監査役	伊 原 貞次郎		山門郡	
	同	村 山 喜 八		佐賀県	
	同	本 園 彦太郎		福岡市	
後藤寺○運輸(株)	田川郡	M40.11	13,000		
	取締役	久 井 為 吉		田川郡	魚商（営38.62、所33.89）
	同	佐々木 鶴 松		田川郡	砂糖小麦粉商 （営429.92、332.95）
	同	今 井 駒 吉		田川郡	八百物（営60.78、所50.30）
	同	下 田 愛五郎		田川郡	米穀商（営38.75、所13.67）
	同	岩 谷 直 平		田川郡	
	同	古 川 松太郎		田川郡	
	同	吉 田 庄 吉		田川郡	酒造業（営31.56、20.40）
	監査役	井 藤 吉 平		田川郡	八百物（営32.14、所19.90）
	同	福 井 長一郎		田川郡	薬種（営51.78、所73.68）
明治運輸(株)	筑紫郡	M32.11	25,000		
	取締役	末 永 壽		福岡市	「各種営業」、営61.92
	同	鈴 木 樒五郎		筑紫郡	
	同	進 藤 上 枝		福岡市	
	監査役	猪 城 宗太郎		福岡市	
松栄(株)	朝倉郡	M44.12	5,000		
	取締役	大 山 豊 吉		朝倉郡	
	同	平 島 源三郎		朝倉郡	

表Ⅱ つ づ き

会 社 名	所在地 役 職	設立年月 役 員	資本金	役員住所	備 考
松栄株	取締役	井 手 佐一郎		朝倉郡	
	同	井 手 弥 七		朝倉郡	
	同	原 壮 一		朝倉郡	
	監査役	井 手 金太郎		朝倉郡	
	同	小 川 孫太郎		朝倉郡	
	同	井 上 亀太郎		朝倉郡	
磯部(名)	門 司	M39. 3	80,000	門司	営447.21
石田(名)	門 司	M42. 6	70,000	門司	営226.15
久留米運輸(資)	久留米	M22.12	30,000	久留米	営379.90
	業務担当 社 員	吉 田 惟 清			
	総支配人	宮 崎 俊 亮			
	支配人	星 野 虎 太			
(資)旭商会	遠賀郡	M44. 2	15,000	遠賀郡	
(資)秋興商会	門 司	M43. 9	35,000	門司	
三池倉庫運輸(資)	三池郡	M45. 2	12,500	三池郡	※営41.00、久留米運輸(資)、 日本通送株、明治運輸株取引店

出典：由井常彦・浅野俊充編集『日本全国諸会社役員録16』（1912年）、柏書房、1989年。

注：1 備考欄は「日本全国商工人名録」（大正3年）渋谷隆一編『都道府県別資産家地主総覧〔福岡編3〕』日本図書センター、1999年所収、『日本全国諸会社役員録』（明治45年）による。なお、営は営業税、所は所得税。